

Postverkets fem vinterpostångare 1858-1952

av Per Gustavsson

När det svenska postverket grundades 1636 hade det trettioåriga kriget redan pågått i närmare två decennier. Post och depescher till och från rikets stridande trupper på kontinenten befordrades med flottans mindre segelfartyg, jakter och bojorter. Man bör minnas, att postverket ingalunda grundades främst för att ge den stora allmänheten tillgång till postbefordran, utan för att förbättra myndigheternas kommunikation. Merparten av den post som befordrades var fribrev och kungörelser. Allmänhetens möjlighet att utnyttja postens tjänster begränsades av de höga avgifterna – ett brev av ett lods vikt (13,3 gram) kostade från Stockholm till t.ex. Göteborg eller Åbo 4 öre silvermynt enligt den första publicerade brevtaxan av år 1643.

För postverkets trafik på Östersjön användes fram till medlet av 1800-talet seglande postjakter på de längre direkta rutterna till rikets nordtyska och baltiska provinser. På de kortare rutterna över Öresund, Kalmar-sund, Ålands hav, genom den åboländska skärgården samt mellan södra Finland och Estland användes sommartid skötbåtar, storbåtar och mindre postjakter, vintertid isbåtar på medar som vid behov kunde dras över isen. Den första svenska postångaren – rätteligen en ångskonert med segel på tre master – *Constitution*, togs i bruk 1824 och kom att få flera efterföljare på rutten Ystad – Stralsund/Greifswald. De fyra första svenska postångarna beskrivs utförligt i en artikel av Claes-Göran Dahl i *Posttryttaren* 2002.

För undvikande av missförstånd bör påpekas att ”svensk postångare” i denna uppsats, liksom i den nämnda artikeln av Dahl,

PER GUSTAVSSON är född i Åbo 1945, civilekonom från Handelshögskolan vid Åbo Akademi 1969, sedan 1976 bosatt i Pargas. Han har arbetat i ledande befattningar i den finländska exportindustrin fram till pensioneringen. Inom filatelin är hans specialområden Baltikum och ångbåtsfart på Östersjön. Han har tidigare medverkat i *Posttryttaren* 2012.

avser ångfartyg tillhörande svenska postverket och främst avsedda för befordran av post; passagerare och frakt medtogs också. Många andra fartyg, tillhörande både privata och statliga rederier, till exempel SJ:s tågfärjor, transporterade också post, men faller utanför ramen för denna framställning.

Vinterpostångare endast i Sverige

Postångare trafikerade också i andra nordiska länder. I Norge inledde *s/s Prinds Carl* trafik Oslo – Kristiansand – Köpenhamn 1827, i Danmark togs *s/s Mercurius* i bruk på Stora Bält 1828. I Finland, ryskt storfurstendöme sedan 1809 med eget postverk, var intresset för postbåtstrafik i egen regi betydligt svalare. Poststyrelsen i Helsingfors föredrog att sluta avtal med privatägda rederier om postfart längs kusterna och över Östersjön. Vintertrafik med postverkets egna isgående ångfartyg, som inleddes hösten 1858 på rutten Västervik – Visby, förblev en speciell svensk företeelse – om man bortser från statliga finländska ”menföresfartyg” som till exempel *Aranda* och *Suursaari* på 1920- och 1930-talen, men de tillhörde Finska Sjöfarts-

styrelsen. Som en randanmärkning kan nämnas att det finländska postverket långt senare, 1962-1977, hade två flytande postkontor i trafik på fasta ruttor i Åbo skärgård – båt-postkontor, passande nog döpta efter drottning Kristina och Per Brahe.

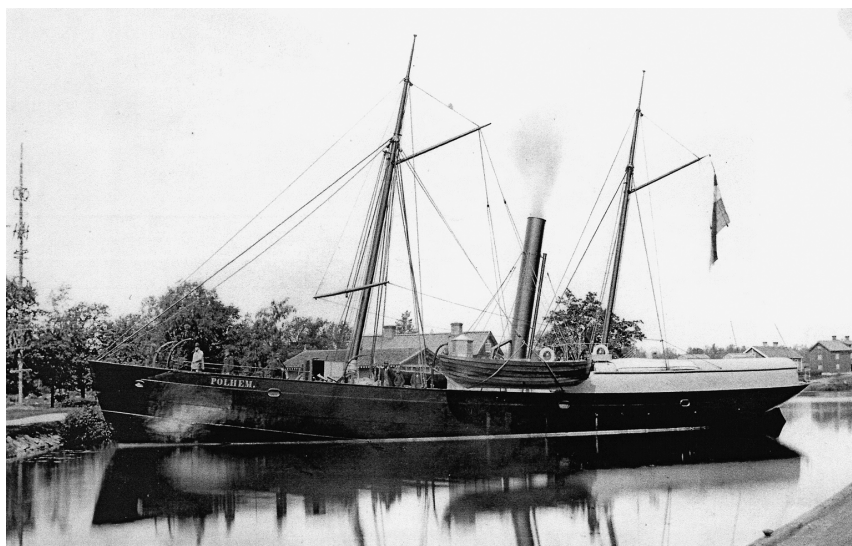
Fram till mitten av 1800-talet var ångfartygen på Östersjön segelriggade hjulångare med skrov av trä, och inte heller av dem hade man mer än ett par decenniers erfarenhet. Hjulångare lämpade sig dåligt för gång i is, och vintertid ersattes de med segeljakter och isbåtar. När postverkets planer på en specialbyggd vinterpostångare för trafiken på Gotland tillkännagavs i mitten av 1850-talet avrådde den samlade svenska sjöfartsexpertisen. Generalpoststyrelsen och den dåvarande landshövdingen på Gotland, Gustaf Jacob af Dahlström, stod dock på sig och konung Oscars konselj gav våren 1856 sitt tillstånd till experimentet.

Vinterpost till Gotland

Postverkets första järnbyggda och propellerdrivna vinterångare beställdes i januari 1857 och levererades hösten 1858 från Motala Warf i Norrköping. Ursprungligen var avsikten att trafikera sträckan mellan Böda på norra Öland och Klintehamn på Gotland, där

posten tidigare förts med jakter och isbåtar. Redan innan fartyget var färdigbyggt hade man dock bestämt sig för att gå direkt från fastlandet till Gotland. Fartyget döptes till *Polhem*, och visade sig hålla vad konstruktören, Motala Werkstads chef Otto Edvard Carlsund, lovat. Så var också fartygets skrov exceptionellt starkt byggt, enligt specifikationen ”skulle det motstå hvarje påkänning under fartygets bearbetning bland drifisen och hindra denna att sammantrycka fartyget”. Fartygets dimensioner var: längd 107 fot, bredd 20 fot 2 tum och djupgående med full last 7 fot 4 tum, maskinstyrka 60 nominella hästkrafter. Skrovet var indelat med sex vattentäta skott, vilket ytterligare förstärkte och förstyvade konstruktionen. Kostnaden var 129.288 riksdaler riksmünt.

Medan *Polhem* byggdes på varvet utredes möjliga reservhamnar för den eventualitet (snarare sannolikhet) att det skulle visa sig omöjligt att angöra Visby eller Västervik. Reservhamnarna skulle vara utrustade med landningsbrygga, ledfyr, byggnad för fyrpersonal och passagerare, kolförråd samt en isbåt av järn. Beslut fattades om fyra reservhamnar: Horns udde vid Lindödjupet utanför Västervik, Utholmen vid Västergarn på Gotland, Ängjärnsudden och Kåreholm på Öland. När trafiken inleddes natten till den



Polhem på 1860-talet. Foto i Postmuseum.

27 november 1858 var i alla fall bara reservhamnen vid Horns udde på fastlandssidan någorlunda färdigt utrustad.

Till befälhavare på *Polhem* utsågs, på rekommendation av Carlsund, sjökapten Gustaf Adolf Höggren från Västervik. Utöver styrman och maskinist räknade besättningen ett tiotal man, eldare och matroser. Enligt den första publicerade taxan skulle *Polhem* avgå från Visby varje söndag och torsdag, tidigt på morgonen, och återvända till Visby tisdag och fredag eftermiddag. Passagerare betalade 6 riksdaler riksmünt för salongsplats, enkel resa, och 3 riksdaler för däckplats; barn under 12 år reste till halva priset. Annonsen i *Gotlands Läns Tidning* avslutas med ett lakoniskt ”för sjöskada lemnas å postverkets sida ingen garanti”.

Det första året var det möjligt att anlöpa Västervik hela vintern, men reservhamnarna skulle komma att användas flitigt under kommande svårare isvintrar, både av *Polhem* och hennes efterföljare *Sofia*. Vid åtskilliga tillfällen fick man också avlämna post och passagerare på isen, både utanför fastlandskusten och vid nordvästra Öland. Mer än en gång fick posten – och de passagerare som hade bråttom nog att våga riskera livhanken – transporteras i isbåtarna genom drivisen utanför den fasta isranden.

Polhem fortsatte på rutten i tolv år tills *Sofia* tog över hösten 1871. *Polhem* användes tidvis på andra rutten: hösten 1859 Ystad – Stralsund, hösten 1861 Stockholm – Stettin, 1864 Ystad – Warnemünde, 1868 Malmö – Stralsund. Vintern 1870-1871 fick *Polhem* ersätta *Sofia* som kämpade på en ny rutt till Baltischport, nuvarande Paldiski i Estland. Löjtnant Louis Palander, som senare skulle bli berömd för färden genom Nordostpassagen med Nordenskiöld och adlad som Palander af Vega, förde nu *Polhem*, som tjänade som reservfartyg för *Sofia* på Gotlandsrutten i tio vintrar med början hösten 1871. *Polhem* ställdes 1872-73 till förfogande för en ishavsexpedition, och användes sommartid vid ett par tillfällen av telegrafverket som kabelfartyg. År 1881 ansågs fartyget obehöv-

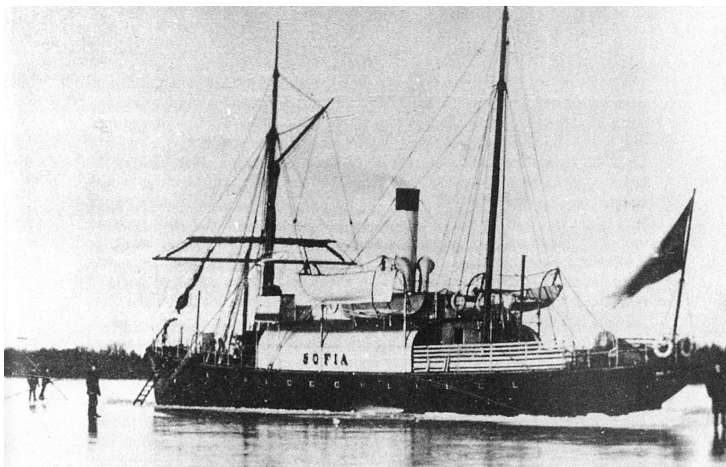
ligt för postverket och överläts till Kungliga Flottan.

Polhem var uppenbarligen ett lyckosamt fartyg. Lättare bottenkänningar, isskruvningar och törnar mot kajerna hörde till ordningen för dagen, men inget allvarigare haveri nådde tidningarnas spalter.

Sverige – Tyskland

Vinterpostfarten mellan Sverige och Nordtyskland med seglande postjakter upphörde våren 1861. Enligt ett nytt avtal mellan postverken i Sverige och Preussen skulle all posttrafik ske med ångfartyg – men varken de svenska eller tyska dåvarande ångarna var lämpade för vintertrafik. De goda erfarenheterna med *Polhem* i gotlandstrafiken föranledde postverket att beställa ett liknande fartyg för rutten Skåne – Nordtyskland, och uppdraget gick till Carlsund. Fartygets dimensioner var: längd 135 fot, bredd 23 fot, djupgående med full last $7\frac{3}{4}$ fot, maskinstyrka 60 nominella hästkrafter. Priset var, enligt kontraktet med Motala Warf, 146.000 riksdaler riksmünt. *Sofia* levererades från varvet sommaren 1864 och sattes i vintertrafik på rutten Skåne – Tyskland, 1866-1868 Ystad – Stralsund. Då *Sofia* anlöpte Stralsund första gången hälsades hon med festflaggning, musikkår och bankett. Till konstruktion och utseende var *Sofia* lik den sex år tidigare byggda *Polhem*, men ytterligare förstärkt med ett genomgående järndäck i höjd med vattenlinjen.

Befälhavare på *Sofia* under åren i tysklandstrafik, liksom på expeditionen till Ishavet 1868 med Nordenskiöld, var marinkaptenen friherre Fredrik Wilhelm von Otter, senare svensk marin- och statsminister. Av antalet hytter och kojor som var reserverade för befälhavare, underbefäl och manskap kan man sluta sig till att besättningen totalt räknade befälhavare och 12 à 14 personer. Som jämförelse kan nämnas att sjöförklaringen efter haveriet 1897, då *Sofia* trafikerade Åbo – Stockholm för ett åländskt rederi (se nedan) räknar upp: befälhavare, två styrmän, en lots-



Sofia i inloppet till Västerviks hamn, troligen på 1870-talet. Foto i Västerviks museum.

elev, två maskinister, två eldare, två matroser, ”en gosse jemte qvinlig restaurationspersonal” – inalles befälhavaren och 12 à 15 personer.

Inför ishavsexpeditionen sommaren 1868 påbyggdes *Sofia* på flottans varv i Karlskrona med ett ”hurrikandäck” midskepps så nedgångarna till utrymmena under däck kom i skydd för väder och vind. På köpet fick man mer plats för expeditionens förråd, senare kunde utrymmet användas för att ge däckspassagerare en smula bättre komfort. Styrhytten flyttades upp på det övre däck.

Sofia blev obehövlig på Tysklandsrutten 1869 då ett nytt postavtal slöts mellan Sverige och det nyligen bildade Nordtyska postförbundet, och lades upp i Karlskrona. Vintern 1870-71 övertog kapten Höggren befälet på *Sofia* som fick i uppdrag att öppna en ny postrutt från Stockholm till Baltischport i Estland, ett samarbetsprojekt mellan postverket och Jernkontoret. Det kom emellertid att behövas fyra försök under nära fem månaders tid innan hon äntligen kom fram. På hösten samma år ersatte hon *Polhem* på rutten Visby – Västervik, fortfarande med kapten Höggren som befälhavare, och blev kvar där i tjugo vintersäsonger. Åren 1875-1879 var Oskarshamn ändpunkt på fastlandet, men när järnvägen till Västervik tagits i bruk återgick *Sofia* till den gamla, och kortare rutten. Vid en större reparation 1882 förnyades ångmaskinen.

De sista fem vintrarna i postverkets ägo var *Sofia* uthyrd till ett rederi i Västervik med kapten Olof Petter Säfstén som befälhavare, men trafikerade samma rutt som tidigare. Vid ett par tillfällen fick hon göra några resor till Libau i Kurland – en annan kortlivad post-rutt till Baltikum – som ersättare för rederiets andra fartyg *s/s Rurik*. När avtalet med Västerviksrederiet upphörde 1891 lades *Sofia* upp i Stockholm. Postbefordringen till Gotland övertogs av Ångfartygsbolaget Gotland, senare Rederi AB Gotland. Postverket bjöd ut *Sofia* till marinen, som *Polhem* tio år tidigare, men där var man inte intresserad. Först tre år senare såldes hon till ett nybildat rederi på Åland.

Sofia blev ett mycket långlivat fartyg. Av sin hela livslängd på nära 80 år var hon i aktiv trafik 54. Hon var med om ett mycket allvarligt tillbud på den första ishavsexpeditionen 1868 då ett isstycke slog upp en stor läcka under vattenlinjen, men hon nådde nödhamn vid Spetsbergen och kunde nödortförtgå reparerad återvända till Sverige via Tromsö. Ett totalhaveri var nära då *Sofia* stötte på grund i Kalmarsund natten till den 28 februari 1876. Besättningen övergav fartyget men fann det flytande och loss från grundet då de återvände med en bärgningsångare. Efter reparation återkom hon i trafik, och reservfartyget *Polhem* fick återgå till vilan.

Norra ishavet

De bägge av Carlsund konstruerade postångarna fick tillfälle att visa vad de dög till i ännu nordligare farvatten, på ishavsexpeditioner under Adolf Erik Nordenskiölds ledning. *Sofia* gjorde en framstöt mot norr från Spetsbergen hösten 1868 och nådde då längre norrut än något annat fartyg tidigare, knappt nio grader från nordpolen. Sommaren 1883 gjorde hon en längre resa till Grönlands kuster. Vardera resan kunde ha slutat illa, men det var inte *Sofias* fel – befälhavarna ombord hade inte tillräcklig erfarenhet av Norra ishavets växlande väderlek och tidvatten. Nordenskiölds expedition 1872-73 övervinttrade med *Polhem* vid Spetsbergens nordvästkust.

Ålands hav

Postverkets tredje vinterpostångare, *Postiljonen*, byggdes 1870 på Stora Warfvet i Stockholm för den urgamla postrutten över Ålands hav. Redan 1859 hade man förhandlat med poststyrelsen i Helsingfors om en vinterångare för trafiken Grisslehamn-Eckerö, och O. E. Carlsund på Motala Werkstad hade gjort upp ritningar och kostnadsberäkning för ett fartyg av samma typ som *Polhem*, men något mindre. De finländska myndigheterna förhöll sig kallsinniga – tydligen ansåg man att postrotarna som fungerat med små kostnader i ett par hundra år gott kunde få fortsätta! När den svenska generalpoststyrelsen

tio år senare ändå beslöt bygga ett fartyg, ansågs Carlsunds förslag vara för dyrt. Major Bror Johan Jonzon vid Flottans mekaniska kår gjorde upp nya ritningar och ett ytterligare förminskat fartyg byggdes – dimensionerna var nu: längd 70 fot, bredd 14 fot, djupgående fullt lastat $4\frac{3}{4}$ fot, maskinstyrka endast 20 nominella hästkrafter. Priset blev 35.000 riksdaler, drygt hälften av Carlsunds ursprungliga kostnadsförslag. Postverket i Finland deltog i driftskostnaderna men inte i kostnaden för själva fartyget.

Befälet på *Postiljonen* fördes av A.E. Sohlberg, hösten 1870 – mars 1871; H.A. Lindström, mars 1871 – hösten 1872; och O.P. Säfstén från hösten 1872. Säfstén blev senare befälhavare på ångaren *Sofia* på rutten Västervik-Visby. Besättningen var i minsta laget för ett ångfartyg: 1 + 5 – styrman, maskinist, eldare och två matroser.

Trots sina begränsningar upprätthöll ändå *Postiljonen* vinterförbindelsen Grisslehamn-Eckerö i tio år, med två veckoturer – avgång från Grisslehamn tidigt på morgonen, retur från Eckerö samma kväll. Kortare eller längre uppehåll förekom vid svåra isförhållanden. De åländska postrotarna fick rätt ofta tråda till, med isbåtar eller t.o.m. med häst och släde över isen. Efterträdaren till postrotarna på Vaddösidan, sjöpostbefordringen i Grisslehamn, som i flera decennier bemannats med flottans båtsmän från Roslagen, lades ned då *Postiljonen* levererades från varvet. Postbåtarna i Grisslehamn såldes.



Postiljonen vid Eckerö tullbrygga. Foto i Postmuseum.

När *Postiljonen* inledde sin trafik senhösten 1870 rådde delade meningar om hur postkonventionen mellan Finland och Sverige skulle tolkas. På sina första turer fick fartyget inte ta med post från Eckerö på returresan. Postmästaren i Eckerö, som var negativt inställd till hela företaget, vidhöll att postkonventionen inte stadgade något om ångbåtsfart på Ålands hav utan posten *till* Sverige skulle transporteras av postbönderna!

Postångbåtstrafiken över Ålands hav upphörde våren 1880 sedan det finländska postverket, med Rysslands goda minne, hade slutit ett tioårskontrakt med det finländska rederi som 1876 hade inlett trafik året om på rutten Hangö — Stockholm med ångaren *Express*. Man ansåg det inte ändamålsenligt att subventionera två rutter till Sverige, och sade upp postkonventionen från 1872 med verkan från 1 juli 1880. För post till det finländska fastlandet och vidare till S:t Petersburg var det givetvis en fördel att kunna lasta om direkt på järnväg i Hangö, bara ett par timmars väg från Helsingfors.

Den enda antydningen om ett olyckstillbud under de tio åren finner man i en liten notis i *Abo Underrättelser*, som 9 maj 1877 berättar att fyra åländska sjömän:

”hwilka den 29 december 1876 med egen lifsfara bidragit till postångfartyget ”Postiljonens” räddning, under det detta befann sig i nödställd belägenhet utanför Grisslehamn, hafwa af konungen af Sverige tillagts hwardera en gratifikation af 50 kr.”

Själva tilldragelsen var uppenbarligen inte intressant nog att klara nyhetströskeln, vare sig i Sverige eller Finland.

Kalmarsund

Den fjärde och femte svenska vinterpostångaren, vardera med namnet *Öland*, byggdes för vintertrafiken över Kalmarsund. Till 1878 års riksdag inlämnades en motion om statlig ångbåtstrafik, men först 1882 beslöts att postverket skulle anskaffa ett isbrytande ångfartyg för vintertrafik till Öland.

Öland (1) ritades av marinförvaltningens ingenjörsavdelning — ritningarna är signerade av verkets blivande överdirektör Göte Svensson och linjerna låter förmoda att Carlsunds vinterångare använts som förlaga. Dimensioner och maskinstyrka var nära nog desamma som på *Polhem* ett kvartssekel tidigare. Fartyget byggdes 1883 på Bergsunds Mekaniska Verkstads varv i Stockholm. Dimensionerna var: längd 108,33 fot, bredd 24,75 fot, djupgående 7 fot, maskinstyrka 220 indikerade hästkrafter. Kostnaden för fartyget var 116.043 kronor. *Öland (1)* var det sista av postverkets fartyg som var segelriggat, med gaffelsegel på två master. I samband med ett större underhåll 1898 insattes en ny ångmaskin med 350 hästkrafter.

Befälhavarna ombord var: H. A. Lindström 1883-1891, K. L. Törnqvist 1891-1893, K.R.V. von Mühlenfels 1893-1907, K. Gyllen-



Öland (1) lastar posten på isen i Kalmarsund i januari 1929. Foto i Postmuseum.

stierna 1907-1922 och N. A. R. Julin 1922-1931. Besättningen bestod av befälhavare, styrman, maskinist, långlots, fyra matroser, två eldare, restauratris och ”tjänstepiga”. ”Långlots” förefaller egendomligt på den korta sträckan över Kalmarsund, men var nog i praktiken liktydigt med styrman.

Fartyget sattes in på rutterna Kalmar – Färjestaden och Kalmar – Stora Rör – Borgholm i januari 1884 och fortsatte i årlig trafik november – december till april med varierande antal veckoturer, upp till 10-12 turer per vecka. När den smalspåriga järnvägen på Öland tagits i bruk upphörde trafiken på Stora Rör och Borgholm. På rutten Kalmar – Färjestaden kördes normalt tre dagliga turer, Passageraravgifterna var de första 35 åren oförändrade, ett tecken på det stabila penningvärdet i Norden under 1800-talets sista hälft och fram till första världskriget: till Färjestaden 50 öre i hytt eller salong, 25 öre på däck; till Borgholm 1 krona 25 öre resp. 75 öre, barn till halva priset på vardera sträckan. Priserna höjdes något 1919/1920 men sänktes åter 1922/1923.

Öland (1) förde också annan post än svensk inrikespost. Sommaren 1916 transporterade hon tysk och rysk krigsfångepost på en rutt mellan Gävle och Raumo i Finland. På 1920-talet hyrde Telegrafverket henne vid ett par tillfällen, först för att undersöka bottenförhållandena i Ålands hav och senare för att lägga telegraf- och telefonkabel. År

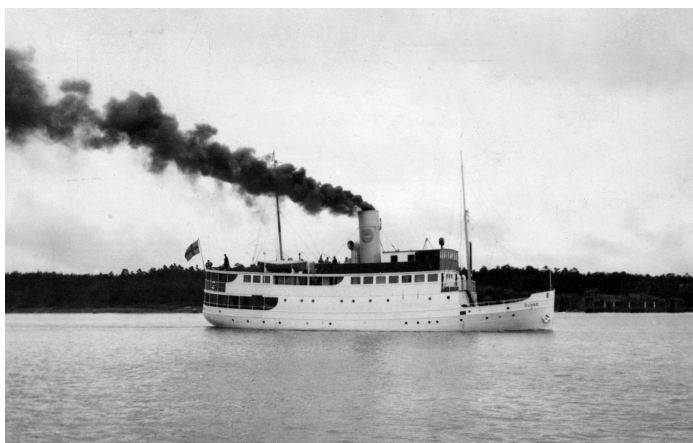
1930 konstaterades att fortsatt trafik med det nära 50-åriga fartyget skulle kräva rätt omfattande reparationer, och generalpoststyrelsen beslöt ersätta *Öland (1)* med ett större och mera tidsenligt fartyg. Då efterföljaren *Öland (2)* inledde trafiken hösten 1931 lades en romersk etta till fartygsnamnet på ”gamla Öland” som låg i Oskarshamn; ”nya Öland” fick dock inte heta Öland II.

Nytt fartyg med samma namn

Öland (2) som byggdes 1931 på Oskarshamns Mekaniska Verkstad, konstruerad av ingenjör Karl Axel Giöbel, var ett fartyg av en helt annan, modernare typ: en kombinerad last- och passagerarångare med isbrytarstäv och avsevärt kraftigare maskineri. Dimensionerna var: längd 37,2 meter, bredd 8,5 meter, djupgående fullt lastad 3 meter, maskinstyrka 725 indikerade hästkrafter – vid forcerad gång uppmättes 944. Kostnaden var 350.000 kronor. Ångpannorna konverterades 1946 till oljedrift.

Förste befälhavare på *Öland (2)* blev N. A. R. Julin, som fört föregångaren med samma namn de sista nio åren. I besättningen ingick styrman, maskinist, fyra matroser, två eldare, restauratris och kokerska.

Den 1 november 1931 ersatte ”nya Öland” sin namne på rutten över Kalmarsund, med tre dagliga turer Kalmar – Färjestaden – Kalmar. Vissa turer kördes till Stora



Öland (2) på provtur utanför Oskarshamn 1931. Foto i Postmuseum.

Rör och Borgholm. *Öland* (2) trafikerade fram till 1956, de sista fyra åren i Ångbåts AB Kalmarsunds regi. Trots stävformen och maskinstyrkan klarade *Öland* (2) sig inte utan problem; under svårare isvintrar, som krigsvintrarna 1941-1942 hade man ofta svårt att vända i rännan vid Färjestaden. Det hände sig att fartyget fick backa tillbaka till Kalmar.

När *Öland* (2) första gången anlöpte Färjestaden hölls en kort invigningsceremoni ombord. Förste talare var landstingsman Emil Johansson, tillika kommunalfullmäktigordförande i Torslunda och en av de främsta tillskyndarna av en fortsatt postångartrafik; andre talare var postverkets generaldirektör Anders Örne. Lokalpressen var givetvis med ombord, *Ölandsbladets* skriver 3 november:

”Härefter togs det nya fartyget i skärskådande under ciceronskap av båtens befäl och om dess ändamålsenlighet och praktiska inredning rådde ej mera än en mening. De rymliga salongerna, vackert och smakfullt inredda, tilldrogo sig berättigad uppmärksamhet, ej minst tredje klassens salong, vilken är inrymd under däck, i aktre delen av fartyget. En annan fördel, som uppskattades synnerligen högt, var det överbyggda däckat å fartygets övre del. Att lastrummen å båtens mellersta del äro skilda från passagerareavdelningen framhölls också såsom en avgjord fördel.”

Statlig eller privat trafik

Det var inte alls säkert att det skulle bli någon femte svensk vinterpostångare. Beslutet att ersätta *Öland* (1) med ett nybygge hade föregåtts av en utdragen diskussion om huruvida det var rätt och riktigt att ”statsverket konkurrerade” med de privata rederier som trafikerade över Kalmarsund. Redan 1912 hade Ångbåts AB Kalmarsund ansökt om att få överta vinterpostföringen. Ansökan avslogs den gången, men diskussionen fortsatte. Motståndarna till postverkets trafik fanns huvudsakligen på fastlandet, där de flesta privatägda rederierna hörde hemma; förespråkarna fanns bland kommunalmän och allmänhet på Öland, där man ansåg att bara en fortsatt vintertrafik i statlig regi kunde garantera en säker förbindelse. Frågan för-

anledde åtminstone ett spörsmål i riksdagen, men man lät postverket och de lokala myndigheterna avgöra saken. Beslut om att ersätta *Öland* (1) med ett nybyggt fartyg fattades hösten 1930, men att frågan inte var slutligt avgjord ännu när efterföljaren byggdes antyds av en passus i *Ölandsbladet* för den 2 maj 1931 under rubriken ”Den nya postångaren börjar i november. Gamla ”Öland” läggs i reserv i Oskarshamn.” skriver tidningen bland annat:

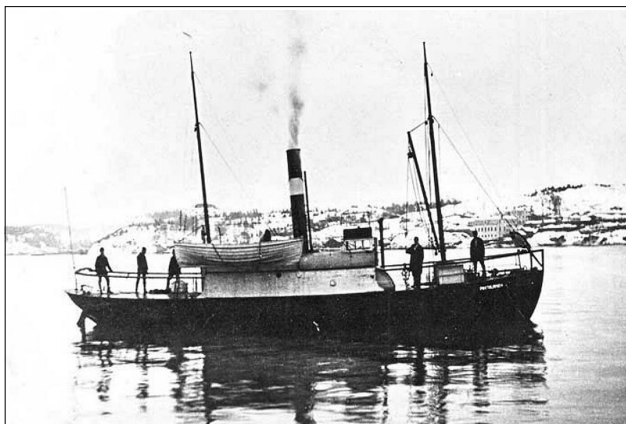
”Åtminstone till dess det blir slutligt bestämt hur länge generalpoststyrelsen kommer att med det nya ångfartyget uppehålla trafiken i Kalmarsund anser styrelsen det lämpligt att det gamla bibehålles som reservfartyg...”

Så blev det inte, redan året därpå lades *Öland* (1) upp i Stockholm.

Vinterpostångarnas vidare öden

Under 1880-talet avvecklade postverket sin rederiverksamhet, kvar i verkets egen regi blev bara de korta rutterna över Kalmarsund där den statliga vintertrafiken fortsatte till 1952. I stället subventionerade man andra fartyg och rederier som åtog sig att medföra post; bland annat finländska *s/s Express* på rutten Stockholm – Hangö från 1877, Ångfartygs AB Westerwik – Libau med *Rurik* och *Sofia* på rutten Visby – Västervik – Stockholm – Libau (Liepaja i nuv. Lettland) 1885-1891. Det preussiska postverket hade 1869 övertagit trafiken mellan Skåne och Tyskland; posten till Finland och Ryssland transporterades från slutet av 1870-talet huvudsakligen på finländska kölar. I början av 1890-talet inleddes tågfärjetrafiken över Öresund, i slutet av årtiondet startade den reguljära färjetrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz – SJ kom sålunda att efterträda postverket som postångbåtsredare.

Postiljonen såldes 1880 till Bergnings & Dykeri AB Neptun som bogserare, såldes 1887 till Örnsköldsvik och fick namnet *Alfredshem*, såldes 1892 vidare till Järved och döptes om till *Neptun*, kom 1896 till Vasa i Finland där hon kallades *Dolly*. Någon gång



Postlijonen i Neptunbolagets tjänst på 1880-talet. Foto i Bernt Fogelbergs samling.

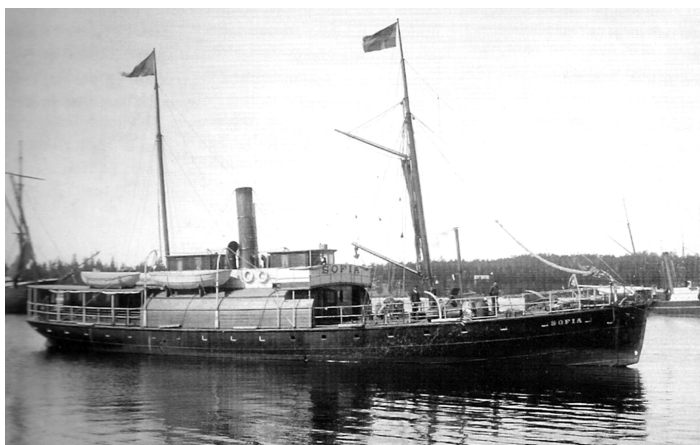
vid sekelskiftet såldes hon till Turkiet och gavs namnet *Marmar II*. Spåret försvinner där, gissningsvis på Marmarasjön.

Polhem överläts 1881 till marinen som minutlägningsfartyg under namnet *Ran*, blev senare sjömättningsfartyg hos Sjökarteverket som behöll henne in på 1940-talet.

Sofia hyrdes ut åt Ångfartygs AB Westervik-Libau i Västervik 1885-1891 och lades sedan upp i Stockholm. Fartyget såldes 1894 till Ålands Kommunikations Aktiebolag i Mariehamn och blev därmed ett av den åländska handelsflottans första maskindrivna fartyg. Hon sattes i trafik på rutten Åbo – skärgården – Mariehamn – Stockholm i maj 1894 med Erik Petter Troberg från Mariehamn som befälhavare, från hösten subventionerad av finska senaten för vintertrafik

med frakt, passagerare och post. Hennes hamnplats i Stockholm var vid Nybrokajen. *Sofia* renoverades och ombyggdes i Stockholm sommaren 1896 och försågs då med isbrytarstäv. Mariehamnspostmästaren Uno Godenhjelm skriver i tidningen *Åland* den 24 oktober 1896:

”Ångb. Sofia ligger fin och putsad vid Finnboda slip för att den 10 nov. hemkomma i sin nya, ytterst fördelaktiga toalett, för hvilkens anordnande kapten Troberg förtjänar en kompliment. Bland annat som tillkommit antecknas ett på mellandäcket inrättadt rum för posten, en på öfre däck uppförd röksalong, där väggarna upptagas af vyer från Stockholm, Åbo och Mariehamn utförda af artisten Nathanael Johansson i Stockholm. Fören är, som känt, omgjord till en isklyfvare. – Kostnaden för det hela uppgår till circa 6,000 kronor.”



Sofia efter ombyggnaden med isbrytarstäv 1896. Foto i Ålands Sjöfartsmuseum.

Redan tidigare hade fartyget fått en relativt stor matsalong på akterdäcket, och ett par nya hytter.

Sofias saga kunde ha varit all natten till den 4 januari 1897, då hon på väg från Mariehamn till Stockholm i full fart rände upp på den lilla klippön Tjärven ett par sjömil norr om Söderarms fyr. Tack vare en helt osannolik tur råkade fartyget fastna i en skreva på klippan och kunde bärgas; ingen människa kom till skada. Efter omfattande reparation och ombyggnad i Stockholm kom *Sofia* åter i trafik och fortsatte på sin rutt ända tills hon året därpå ersattes av nybyggda *s/s Bore* och lades upp i Åbo där hon blev liggande. Först på hösten 1904 såldes hon, åt en affärsman och sågägare längst i öster av dåvarande finska Karelen för användning som bogserare på Ladoga, hamnade 1930 hos munkarna i Valamo kloster, ströks ur registret 1935 och skrotades under världskriget någon gång mellan 1942 och 1944. Anmärkningsvärt är att fartyget fick behålla sitt namn, och sitt mörka skrov, genom alla ägarbyten!

Öland (1) lades upp i Stockholm 1932, övertogs av marinen 1935 och sänktes 1 augusti samma år som artillerimål i Danziger Gatt.

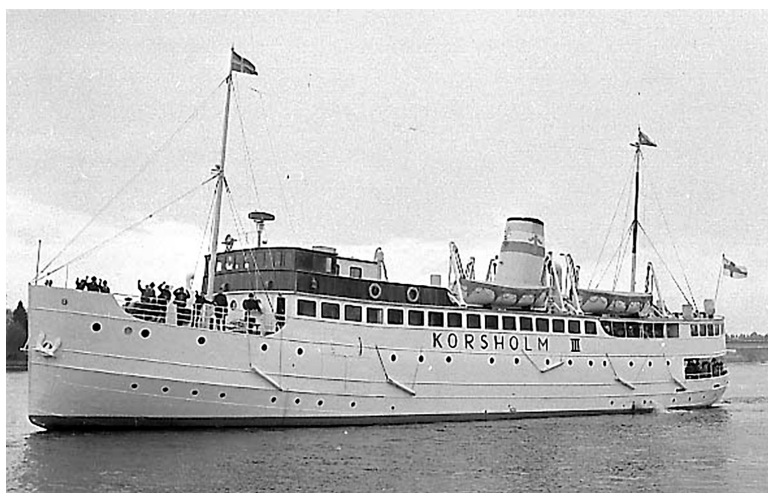
Öland (2) såldes 1952 till Ångbåts AB Kalmarsund för rutterna Kalmar – Färjestaden och Kalmar – Borgholm, köptes 1958 av Rederi AB Vasa – Umeå i Finland



Öland (1) går under efter artilleribeskjutning i Danziger Gatt den 1 augusti 1935.

Foto i Postmuseum.

och byggdes om till bilfärja med sidoport samt förlängdes med 11 meter. I trafik mellan Vasa och Umeå 1958-1966 bar hon namnet *Korsholm III*. Hon såldes sedan till finska marinen som stabsfartyg med namnet *Korsholm*, övertogs 1975 av Finska Sjöfartsstyrelsen som sjömättningsfartyg. Fartyget utrangerades 1985 och låg upplagt i Åbo tills det köptes följande år av Marin & Maskin i Stockholm och återinfördes i skeppsregistret som *Öland*. Samma år såldes hon vidare till danska ägare för användning först som kaféfartyg i Århus, sedan som flytande kontor i Köpenhamn – ingendera planen förverkligades utan hon blev liggande i Århus. År 1989 köptes hon av en åländsk shipping-agent som sålde henne vidare till Höyrylaiva Oy Ukko-Pekka i Nådendal nära Åbo, nu



Korsholm III f. d. Öland (2) i Umeå 1962. Foto i T. Malmbergs sjöfartsarkiv.

åter kallad *Korsholm*. Låg länge upplagd i Åbo och såldes 1996 till Swecox International AB i Stockholm, som registrerade fartyget som *Korsholm av Västerås*. Två år senare såldes hon till Strömma Kanalbolaget, totalrenoverades och döptes till *Stockholm*. Sedan år 2000 fungerar *Stockholm* som utflykts- och kryssningsbåt i Stockholms skärgård – unik bland dagens skärgårdsbåtar på så sätt att hon vid sidan av en modern dieselmotor också har kvar sin ursprungliga, fullt funktionsdugliga ångmaskin. Tala om skiftande öden!

Posten ombord

Vinterpostångarna trafikerade mellan två orter med postkontor, där all hantering av postförsändelserna skedde. Posten fördes ombord i sluten väska eller säck, som öppnades på postkontoret efter fartygets ankomst. Brevlåda fanns ombord på svenska fartyg i reguljär trafik sedan slutet av 1830-talet, och postångarna var inga undantag. En kungörelse av den 7 mars 1835 gav noggranna föreskrifter om hur post ur lådan skulle hanteras:

”...befälhafwaren å fartyget answare för brevlådans vård ombord, underrätte passagerare, att de, till säkert befordrande wid framkomsten, kunna i denna låda inlägga till äfventyrs medhafwande förseglade bref, samt aflemna wid ankomsten brevlådan till Postkontoret...”

Fartygens lästa postlådor avlämnades alltså till postkontoret på destinationsorten. Ingen svensk postångare hade postexpedition ombord, befälet fungerade som postförare. Ångbåtspostexpeditioner med särskild stämpel, som började inrättas 1869, förekom inte på postverkets fartyg.

Hur fastställer man då att det är frågan om båtpost som gått med något av postverkets fartyg? Svaret kan ge sig ganska enkelt – är försändelsen stämplad vid rätt tid, då fartygsförbindelse förekom och sjösträckan var det enda alternativet, är saken klar. På de kortare sträckorna, som över Kalmarsund, Öresund och Ålands hav, bör man nog säkerställa att posten faktiskt fördes med båt vid den aktuella tidpunkten. ”Båtpost” som åkt häst och släde över isen

är ingen båtpost, men nog intressant på sitt vis! Post till kontinenten, som gått landvägen över Danmark, och till Finland och Ryssland samma väg eller via Haparanda/Torneå, är oftast försedd med transitstämplar. Lita inte heller på avsändarmarkeringar som ”med Sofia”, ”per ångbåt” eller liknande. De är snarare fromma förhoppningar än ovillkorlig order!

De fem vinterpostångarna

Sammanfattningsvis kan man konstatera, att de fyra första av de inalles fem vinterpostångarna var rätt likartade till skrovform, utrustning och resandekomfort – om man nu kan tala om komfort på dessa fartyg. De var också moderna – för sin tid. Den femte, *Öland* (2) representerade ett senare århundrades skeppsbyggnadsteknik. Det är ägnat att förvåna, att *Postiljonen* byggdes så kraftigt underdimensionerad, speciellt beträffande maskinstyrkan, när man hade ett årtiondes erfarenhet av vintertrafik på Gotland. Knappast kunde man tänka sig, att Ålands hav, 30 mil längre norrut, skulle vara lättare att trafikera vintertid än armen av Östersjön mellan fastlandet och Gotland!

De tre fartyg som tjänade postverket längst – *Polhem* 23 år, *Sofia* 27 år och *Öland* (1) hela 48 år – ombyggdes och reparerades åtskilliga gånger. För *Polhems* del skedde den mest genomgripande förändringen inför Spetsbergsexpeditionen 1872, då fartyget förhöjdes med ett övre däck nästan helt från för till akter och ny styrhytt ovanpå detta; utseendet fick fartyget också behålla då marinen tog det i bruk som minutläggare under namnet *Ran*.

Också *Sofia* påbyggdes med ”hurrikandäck” och styrhytt uppe inför polarfärden 1868; senare öppnades de förhöjda, insvängda fartygssidorna för att ge fri passage mellan för- och akterdäck på ömse sidor om en helt inbyggd passagerarsalong på mellandäck, under ett breddat övre däck. Ångmaskinen förnyades 1882. Under *Sofias* ålandsperiod på 1890-talet tillkom isbrytarstäv, en matsalong på akterdäck och en ”röksalong”

på det övre däck, bakom skorstenen. När *Sofia* konverterades till bogserare på Ladoga i början av 1900-talet avlägsnades matsalongen för att ge plats åt bogserbygel och -lina, men den lilla salongen på övre däck fick vara kvar ett par årtionden.

På *Postiljon*en gjordes inga förändringar under de tio år fartyget var i postverkets tjänst. När Neptunbolaget övertog henne som bogserare och moderfartyg för dykare 1880 skedde inga förändringar till det yttre, hur senare ägare förändrade fartyget är obekant. *Öland (1)* behöll sin exteriör, mycket lik de bevarade gamla skärgårdsångare som idag trafikerar i Stockholms skärgård, ända fram till det dramatiska slutet i juli 1935, men moderniserades invändigt. Fartyget fick en ny ångmaskin 1898. Delar av inredningen återanvändes på efterträdaren med samma namn. På bilder av *Öland (2)*, tagna mellan provturen 1931 och vintern 1946, syns inga yttre förändringar. Efter försäljningen till Finland 1958, och senare vidare till Danmark och åter till Sverige skedde så stora förändringar att man knappast längre kan tala om samma fartyg.

Ångarna i Postens tjänst

<i>Constitution</i>	1823-1838
<i>Motala</i>	1831-1847
<i>Svenska Lejonet</i>	1837-1857
<i>Sverige</i>	1840-1848
<i>Activ</i>	1840-1851
<i>Nordstjernen</i>	1842-1862
<i>Eugenia</i>	1856-1865
<i>Polhem</i>	1858-1881
<i>Drottning Lovisa</i>	1861-1867
<i>Sofia</i>	1864-1894
<i>Oskar</i>	1865-1870
<i>Postiljonen</i>	1870-1880
<i>Öland (1)</i>	1883-1935
<i>Öland (2)</i>	1931-

Otryckta källor

Jernkontorets arkiv, Stockholm
Berättelse till Brukssocieteten 1871

Postmuseums arkiv, Stockholm
Kungl. Maj:ts Nådiga Kungörelse, angående de willkor, hwarunder bref må med ångfartyg, seglande fartyg och diligenser fortskaffas; Gifwen Stockholms Slott den 7 Mars 1835.

Riksarkivet, Stockholm
Cirkulär och brev rörande postångarna Polhem, Postiljonen och Sofia 1870-1871

Ålands landskapsarkiv, Mariehamn
Dokument rörande Ålands Kommunikations Aktiebolag 1894-1915

Tryckta källor och litteratur

Blekingsposten.
1858-1884.

Dahl, Claes-Göran.
De fyra första svenska postångarfartygen.
Postryttaren 2002.

Dalpilen.
1858-1900.

Dromberg, D. A.
Ångfartygspost i Östersjöområdet 1839-1875.
Helsingfors 1981.

Fagerlund, L. W.,
Anteckningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands haf och de åländska öarna.
Helsingfors 1925.

Forssell, Nils,
Svenska postverkets historia, 1-2.
Stockholm 1936.

Gotlands Läns Tidning.
1858.

Gotlands Tidning.

1867-1888.

Gustavsson, Per,

Sofia och Mailand, två ålandsägda Sverige –
Finlandsångare.

Sjöhistorisk årsskrift för Åland, 21.

Mariehamn 2009.

Gustavsson, Per,

Ett haveri och dess följder.

Sjöhistorisk årsskrift för Åland, 22.

Mariehamn 2010.

Gustavsson, Per,

s/s Sofias sista år – en ålandsångare på Ladoga.

Sjöhistorisk årsskrift för Åland, 23.

Mariehamn 2011.

Gustavsson, Per,

En besvärlig postfärd över Östersjön vintern
1870-71.

Postryttaren 2012.

Helsingfors Dagblad.

1870-1910.

Jansson, Christer,

Över Östersjön till Gotland.

Kristianstad 1996.

Jönköpingsbladet.

1858-1872.

Kalmar.

1864-1918.

Lundh, Lennart,

Tidig svensk ångbåtspost 1824-1869.

Aktuellt om posthistoria, 7.

MacFie, Donald,

Ångbåtspost.

Stockholm 1977.

Månsson, Armand,

Post ombord – ångbåtspost på annat sätt.

Stockholm 1989.

Naucclér, Jonas,

Grisslehamn och sjöpostföringen över
Ålands hav.

Postryttaren 1966.

Nya Dagligt Allehanda.

1870-1871.

Olsson, Carl-Gunnar,

Svensk kustsjöfart 1840-1940.

Sjöhistorisk årsbok 1996-1997.

Ramsay, Henrik,

I kamp med Östersjöns isar.

Helsingfors 1947.

Ramsay, Henrik,

Nordenskiöld sjöfararen.

Helsingfors 1950.

Rudbeck, Johannes,

Svenska postverkets fartyg och sjöpostför-
bindelser under tre hundra år.

Stockholm 1933.

Wilén, Broge,

Postfärder över Ålands hav och de åländska
öarna.

Stockholm 1985.

Åbo Underrättelser.

1870-1910.

Åland.

1891-1910.

Ölandsbladet.

1900-1915, 1930-1932.

Östergötlands Weckoblad.

1885-1895.

Östgötaposten.

1895-1917.

